

A kutatás (2003–2006. évi) eredményeit összefoglaló részletes zárójelentés

A kutatás – tematikában meghatározott és megfogalmazott általános célja az volt, hogy feltárjam Kelet-Európa közlekedésének a rendszerváltás (1990) óta bekövetkezett – a gazdasági-társadalmi átalakulással összefüggő – folyamatait, különös tekintettel a területi jellegzetességekre, illetve a bekövetkezett változásoknak a regionális és településfejlődésre gyakorolt hatására. A kutatási tervben szereplő időszakot ugyan az 1990–2002 közötti években adtam meg, azonban a kutatás során ezt meghosszabbítva valójában a 2004. évvel záruló időszakra vonatkozóan végeztem el az elemzéseket.

1. Történeti előzmények

Ugyan a kutatás alapvetően az 1990 utáni időszakra összpontosult, mind az ágazati, mind a területi vonatkozások esetében elkerülhetetlen volt az induló helyzet értékeléséhez a szocialista korbeli főbb tendenciák és helyzetkép legalább fő vonásokban való felvázolása. Így rámutattam arra, hogy *az Európa nyugati felétől eltérő gazdasági/társadalmi fejlődés sajátosságai hogyan jelentek meg a kelet-európai közlekedésben*, milyen szerepe volt az extenzív (anyagpazarló) iparosításnak, az energiapocsékoló termelésnek és háztartásoknak, illetve a – tömegáruk dominanciája, a nyers- és fűtőanyagforrások, valamint a felhasználó helyek térbeli eltávolodása miatt – rendkívül megnövekedett szállítási távolságoknak a nehezen elviselhető fajlagos és abszolút költségek létrejöttében. Az utazási szükségletek (illetve személykm-ben kifejezhető fajlagos utazási teljesítmények) túlnyomó része a munkába és (városi) tanintézetekbe naponta ingázók foglalkoztatottakból való igen nagy arányának volt tulajdonítható. A közlekedésnek az erősen vasúttúlsúlyos és egyáltalán a közhasználatú közlekedésre alapozott alágazati szerkezete drasztikusan eltért a nyugat-európaiktól, míg a rugalmas helyváltoztatást és főként az értékesebb darabáru szállítást lehetővé tevő közúti egyéni közlekedés az igényektől messze elmaradó ütemben fejlődött. Az általános gazdasági/kulturális szint, az egyéni jövedelmek nagysága, a gazdasági szerkezeti, továbbá a közlekedéspolitikák erősen differenciálták a közlekedés alágazati szerkezetét. Az *egy főre jutó (tonnakm) áruszállítási teljesítmények* (főként a kitermelő iparok és a gazdaság extenzív jellege által befolyásoltan) *délről északi, illetve nyugatról keleti irányban növekedtek*.

A nemzetközi közlekedést is szolgáló nagy vasúti és közúti infrastruktúra-fejlesztésekben – bizonyos mértékig Magyarország és Jugoszlávia kivételével – a Nyugat-Európával való kapcsolatnak csak másodlagos szerepe volt, a hangsúlyt a fejlesztési tervek a KGST államok egymás közötti – főként a szovjet viszonylatú külkereskedelmi tömegáru áramlás hordozását szolgáló – szállítási kapacitásainak növelésére helyezték.

Az egyes országos közlekedési hálózatok alakzatában a folyamatosan hangsúlyozott – és az iparban valóban eredményeket felmutató – decentralizálási törekvések ellenére konzerválódott, sőt a legtöbb országban erősödött a centralitás. A közlekedés és városhálózat-fejlődés összefüggésében a legfeltűnőbb változást a zöldmezős beruházásként épült (túlnyomóan kohászati/bányászati profilú) új szocialista városok hálózatba kötését szolgáló infrastruktúra-építkezések hozták. Azonban ezek többsége nem tett szert fővonalai közvetlen összeköttetésére, hanem be kellett érje (nagyobb műszaki/forgalmi teljesítményre kiépített) szárnyvonalakkal.

2. Az 1990–2004. évi időszak kutatása

2.1. Források, adatgyűjtés

Eredeti elképzelésem az volt, hogy autentikus és friss adatokat Kelet-Európa országainak közlekedési szakminisztériumaitól, vasúti vezérigazgatóságaitól szerzek be személyesen – a fővárosokba való utazással – vagy kérem meg azokat levélben, illetve e-mailen, esetleg CD-n. Ezek az elképzeléseim dugába döltek, mivel

- a rendelkezésemre álló pénzből csak néhány kiutazásra futotta, de
- az írásos adatszolgáltatástól is valamennyi ország főhatósága, szaktárcája elzárkózott (annak ellenére, hogy megfelelő szintű magyarországi társintézmények ajánlásait is igénybe vettem).

Így szinte kizárólag a nemzetközi szakirodalomra, statisztikai évkönyvekre és az Internetről ingyenesen letölthető információkra szorítkozhattam.

A szakirodalmi források túlnyomó része valamilyen – számomra jelentéktelen, illetve indifferens – részproblémával (legjobb esetben egy ország valamelyik közlekedési alágazatával, illetve egy kisebb terület közlekedésével) foglalkozik és jobbra az 1990-es évek első felének adatait tartalmazza. Az ENSZ, UIC, ICA stb. nemzetközi statisztikai évkönyveknek még a 2003. évfolyamai is valójában legfeljebb 2000, 2001. évi adatokat közölnek. Az egyes statisztikai kiadványok azonos témáról szóló és

ugyanarra az évre vonatkozó adatai között 10–30%-os eltérések vannak. Nem beszélve a szakfolyóiratok cikkeiről, melyek a „hivatalos” nemzeti statisztikákhoz képest még nagyobb különbségeket jelenítenek meg.

Az internet – a jövőről szóló, csak részben reális elképzeléseket tartalmazó nemzeti, regionális fejlesztési tervek, közlekedési koncepciók kivételével – az értékes, valós és friss adatok hozzáférését, letöltését csak több száz (esetenként az egyezret meghaladó) euró összeg befizetése mellett teszi lehetővé. Éppen a tudományos kutatáshoz nélkülözhetetlen „kemény” adatokhoz, tanulmányokhoz képtelen voltam hozzáférni, miközben ezrével lehet ingyenesen letölteni a kutatásom léptéke miatt teljességgel használhatatlan vállalati/társasági, jobbára a reklámozó szolgáló szervezet prezentációs és marketingadatokat, -információkat.

Nem lettem boldogabb a térségről a *Journal of Transportation Geography*-ban, *Geographica Polonica*-ban és más szakfolyóiratokban megjelent, vagy rendkívül elnagyolt, ismert általánosságokat felsorakoztató, vagy éppen egy marginális közlekedésgazdasági kérdést boncolgató speciális témájú tanulmányoktól, továbbá a Kelet-Európa közlekedéséről megjelent, de csak 1970/80-as évek adataira alapozott angolszász könyvmonográfiáktól sem.

2.2. Feldolgozás, elemzések

A szakmai elemzésekhez szükséges, valamennyi kelet-európai ország összehasonlítását célzó és a közlekedés alágazati szerkezetének, infrastruktúrájának, forgalmi viszonyainak több időmetszetre vonatkozó adatait tartalmazó, nagyformátumú táblázatok szerkesztéséhez a statisztikai évkönyveken kívül kénytelen voltam szakcikk adatait is felhasználni hézagpótlásra. Így sem lehetett minden esetben biztosítani, hogy minden országban azonos évjáratú adatok szerepeljenek a táblázatban. (Az EUROSTAT kizárólag az EU országokra vonatkozó adatokat tartalmazza, de még ezek körében sincs biztosítva a teljes homogenitás az adat reáltartalma tekintetében.)

A dinamikus idősorok szemléltetéséhez 15 grafikon, a 2000-es évek eleji állapotról pedig térképvázlat sorozat, tematikus kartodiagramok készültek. Utóbbiak – az igen nagy terület 18 országra tagoltságából adódó ábrázolástechnikai nehézségek miatt – azonban a max. A/4. (pláne a többnyire elvárt B/5) méretre való lekicsinyítés követelményével számolva, csak igen elnagyoltan, kifejezetten kis méretarányban voltak kivitelezhetők.

2.3. A Kelet-Európa egészére vonatkozó (átfogó/általános) vizsgálatok főbb eredményei

- Valamennyi kelet-európai (volt szocialista) ország közlekedésfejlesztési koncepciója, nemzeti közlekedéspolitikája, fejlesztési terve (kiváltképpen az 1990-es évek második felétől) érezhetően az Európai Unió által sugalmazott elvek megjelenítésére törekszik és az elvi alkalmazkodás („a harmonizáció”) mértékét csak kis mértékben befolyásolta az EU-csatlakozás időpontja. Valamennyi nemzeti generális dokumentumban hangsúlyos a fenntarthatóság követelménye, a környezet óvásának szempontja és ennek megfelelően annak elismerése, hogy nagy szükség van a környezetbarát közlekedési módok preferálására. Mindezek ellenére *a valóságban éppen a környezetet leginkább terhelő közúti közlekedés fejlődik a messze leggyorsabban.* (Felkiáltójeles paradoxon, hogy már az 1990-es évek elején, a gazdasági összeomlás és a reálbérek csökkenése idején – részben a szocialista korszakban elhalasztott kereslet realizálása okán – a korábbiakhoz képest háromszor-ötször gyorsabban nőtt a személygépkocsi állomány, „autómobilabbá” vált a lakosság.) A számos dokumentumban meghirdetett nagyszabású *vasút-rekonstrukciókból* időarányosan *alig 15–25% valósult meg*, miközben *grandiózus gyorsforgalmi út* (elsősorban autópálya) hálózat fejlesztési tervekkel igyekeznek egymást túllicitálni az egymást váltó kormányok.

A légi közlekedés igazán dinamikus ágazattá csak Kelet-Közép-Európában vált (kiváltképpen a „visegrádi” országokban és a Baltikumban), viszont a FÁK államokban még az 1980-as évek szintjét sem érte el – a többszörösére drágult viteldíjak miatt. Alapvetően megváltozott a légi közlekedés szerkezete a FÁK-országokban: a nemzetközi részaránya lényegesen növekedett a belföldivel szemben, és sokkal nagyobb lett a charter szolgáltatások részaránya a menetrendivel szemben.

Műszakilag teljesen lepusztult az igen *elhanyagolt belvízi közlekedés*, szállítási teljesítménye a töredékére esett vissza. Ugyancsak kimutathatóan *zsugorodtak* a legtöbb országban *a tengeri flották*, viszont – jobbra az 1990-es évek végétől – megkezdődött a tengeri kikötők rekonstrukciója, modernizálása.

A tágabb értelemben vett kommunikáción belül *igazi sikerágazattá a távközlés/infokommunikáció vált* nemcsak a szocialista rendszerbeli önmaga állapothoz képest, hanem a többi ágazathoz és a közlekedési alágazatokhoz képest is.

A kisebb-nagyobb mértékben már „EU-konform” kelet-európai közlekedéspolitikák és az ezekben az országokban folytatott *tényleges közlekedésfejlesztések* nagysága, még inkább alágazati szerkezete között *meglehetősen nagy és elmélyülő a szakadék.*

Azonban nem csupán az ökológiai szempontból kívánatos alágazati szerkezet kialakítása, hanem a területpolitikai vonatkozások tekintetében is *alig van köszönőviszonyban a hivatalos közlekedéspolitikák célkitűzése a valós fejlesztések tényleges területi következményeivel.*

Kelet-Európa egészére (egészen az Uralig) az EU (az érintett országok nem éppen hangsúlyos részvétele mellett) kidolgozta a saját *TEN* hálózatának keleti meghosszabbítását (a PEN-t) az összeurópai érdekekre hivatkozva. A nyugat-európai kapcsolódásának vizsgálatából leszűrhető az a tanulság, hogy a 10 fő- és több mellékkorridorból álló hálózat *mindenekelőtt Németország* (Európa első gazdasági hatalmának) *érdekeit szolgálja* (késői gazdasági „Drang nach Osten”) az EU által hangoztatott egységes európai piac megteremtésén, az Unión belüli (országok közötti) kohézió erősítésén és Európa versenyképességének fokozásán kívül.

Az igen nagymértékben forráshiányos kelet-európai országok *közlekedési infrastruktúra fejlesztése rendkívül egyoldalúan* mintegy 80–90%-os arányban az európai *korridorokra* – azokon belül is *az autópályákra* – *összpontosít*, miközben a többi közlekedési fővonalra már édeskevés, a mellékvonalakra (vasúti mellékvonalakra, alsóbbrendű utakra, vidéki városok kikötőire) új építések, rekonstrukció és fenntartás tekintetében még a szinten tartáshoz sem elegendő a pénzforrás.

Kezdetben elterjedt az a hiedelem, hogy az EU a korridor építési költségek nagy részét finanszírozza. Kiderült azonban, hogy az Unió csak az összbekerülési költség mintegy 4–8%-át kitevő általános (tágabb értelemben vett tervezési) költségeket állja, de az építés és a finanszírozás alapvetően az érintett ország kormányának feladata. Ezért a legtöbb országban még a korridorok kiépítettsége is 2004-re – időarányosan – mindössze 15–35% közötti szintet ért el. Több ország még a lehetőségeihez képest is igen visszafogottan fejleszt, arra számítva, hogy 2007-től a jóval nagyobb mértékű uniós hozzájárulás előnyét élvezheti.

Azonban az EU lisszaboni nyilatkozattal újra megerősített érdekeit a valóban jól szolgáló (korábban említett) *korridorok* aránytévészett fejlesztésének következménye, hogy *elszívják, magukhoz vonzzák a háttér térségek legaktívabb, legképzettebb*

népességét és egyéb értékes termelési tényezőit. Így miközben „alagút”-hatásuk következtében a mellettük húzódó néhány km széles területsávban telepednek meg az új, innovatív vállalkozások, allokálódik ide a tőke és a vidéki térségekből is áttelepül melléjük a gyors szállítást igénylő telephelyek többsége, mindezek révén fejlődnek a felfűzött települések, közben kiürülnek, lepusztulnak, ellehetetlenednek a távolabbi vidéki térségek. Végző soron tehát a „monomániás” korridorfejlesztések ellene dolgoznak a területfejlesztés alapvető céljának, a fejlettségbeli különbségek lényeges mérséklésének, mivel éppen hogy növelik a területi különbségeket. E veszély annál nagyobb, mennél elmaradottabb, mennél gyengébb mellékúthálózattal rendelkező térségen vezet át az európai folyosó. (Pl. nagyon kiélezett a helyzet Bulgáriában, ahol óriási a kontraszt a kiépülőben levő IV. korridor és a hihetetlenül elhanyagolt, alig járható – a rá- és elhordás szerepére hivatott – alsóbbrendű hálózat között. Ezért a nyugati cégek képtelenek jelentősebb, szállításra érzékenyebb árutermelő üzemeket működtetni a vidéki térségekben. A FÁK-államokban még nagyobb a különbség.)

2.4. Részletesebb vizsgálatok Európa keleti felének nagyrégióiról

Az országok adatainak összehasonlításával történt tényfeltárás és jellemzés, továbbá a címben szereplő fél kontinens egészére vonatkozó közlekedés (fejlesztés) politikai jellemzők meghatározása után sor került három régió részletesebb vizsgálatára.

2.4.1. *A négy visegrádi ország* (Csehország, Szlovákia, Lengyelország, Magyarország) nemzetközi közlekedési összeköttetés-rendszerének feltárására a visegrádi országok mérnökkamaráinak nemzetközi konferenciáján a főelőadás megtartására kapott felkérés készített. Ennek során kimutattam az egyes visegrádi országok egymás közötti (Csehország és Szlovákia kivételével) meglehetősen gyenge földi, légi és távközlési kapcsolatának erős elmaradottságát a nyugat-európai országokkal (elsősorban a német nyelvű országokkal) való kapcsolataitól.

2.4.2. Kelet-Európa nagyrégiói közül Jugoszlávia felbomlása, a délszláv polgárháború és a NATO beavatkozás miatt a közlekedésben a legtöbb változás a tágabb értelemben vett *Balkánon* következett be 1990 óta. Ugyanakkor a NATO, de az Európai Unió számára is létkérdés a Balkán átjárhatósága, mert összekötő kapocs egyfelől a NATO és EU országok kompakt tömbje, másfelől az azoktól izolált fekvésű

Görögország, valamint Törökország között. Ezért monográfiát írtam a Balkán közlekedéséről, melynek során

- kimutattam, hogy a történelmi közlekedési tengelyek kialakításában milyen szerepe volt a Balkán túlnyomó részét egykor uraló Oszmán Birodalomnak, milyen stratégiai/kereskedelmi birodalmi érdekek érvényesítésével kísérleteztek a 19. sz.-ban az angolok és németek és ezek milyen viszonyban voltak a törökhöz;
- kimutattam, hogy a magyar külgazdaság Konstanca helyett miért alapozott a gateway megválasztásakor Fiume kikötőre, hogy
- mik voltak az okai a magyar Fiume és az osztrák Trieszt közötti versenynek, és hogy a vasútvonalak építése során Fiume érdekében mennyire gyenge pályákkal kapcsolódtak a Kárpát-medence hálózatához a dalmáciai kikötővárosok, és hogy Bosznia-Hercegovina annectálása után e tartomány vonalai mennyire Szlavónia felé orientálódtak;
- Kimutattam a SHS Királyság/Jugoszlávia szintetikus állam létrejöttével a különböző fejlettségű és orientációjú országrészekbeli hálózatok egységes országos hálózattá való szervezésének nehézségeit, az ezt legyőzni igyekvő lépéseket (főként az egységes országos vasúthálózat megteremtéséhez), valamint a Fiume elvesztésének ellensúlyozása érdekében végzett dalmáciai kikötőfejlesztéseket.

A szocialista Jugoszláviában annak ellenére, hogy föderatív állam volt,

- a szárazföldi közlekedési (főként a gyorsforgalmi) úthálózatot továbbra is
 - a tagköztársaságok közötti kapcsolatok, azaz az intrajugoszláv kohézió, valamint
 - a nemzetközi tranzitkötelezettségek teljesítése érdekében fejlesztették;
- viszont a tengeri kikötők és az elérhetőségüket szolgáló vasútépítések terén az egyes tagköztársaságok szinguláris érdekei érvényesültek azzal a céllal is, hogy a tengeri teheráru-forgalom észak-adriai (szlovén és horvát) kikötőkben való túlzott összpontosulása megszűnjön és a közép-, valamint dél-dalmáciai, továbbá montenegrói kikötők között egyenletesebben oszoljon meg a forgalom.

Jugoszlávia széthullásával fél tucat új önálló ország létrejöttével a nemzetközi forgalmat taszító mértékben rosszabbodott a délszláv térség átjárhatósága. Az új helyzet pontos bemutatásához és értékeléséhez számításokat végeztem az új ország-

határokon létrehozott közúti átkelőhelyek, vasúti határátmenetek határszakaszonkénti megoszlásáról – teljesítőképesség és forgalom intenzitás szerint. Bemutattam a polgárháborús közlekedési infrastruktúra károkat, továbbá a nemzetközi tranzit számára kialakított, a délszláv térséget elkerülő új útvonalakat. Közülük a Közép-Európa–Törökország viszonylatú – mely északról Magyarországon, továbbá Románián és Bulgárián keresztül kerülte ki Horvátországot és Szerbiát –, némileg siettette a Románia és Bulgária közötti dunai átkelés kapacitásának fejlesztését, illetve a IV. PEN korridor délkelet-európai szakaszain a munkálatok gyorsítását.

A polgári szárazföldi közlekedés számára kockázatos szerbiai–montenegrói (Morava-völgyi), valamint a boszniai Neretva-völgyi és a horvát/bosnyák száva-völgyi korridor kiiktatásával a Közel-Kelet/Törökország–Nyugat-Európa viszonylatú teher áruforgalom *új területi logisztikai rendszere* több változatban, de minden esetben *a tengerhajózásra alapozott kombinált szállítás formájában* jött létre. (Akár az Otrantói-szoroson át Dél-Olaszország felé, akár a Görögországból az Adrián át és észak-adriai kikötőkbe tartó komphajókkal.)

Szerbia átjárhatóságának problematikussága (időnkénti kiszámíthatatlansága) *felértékelte a dél-balkáni K–Ny irányú nemzetközi korridorokat*, melyek közül az észak-görögországi Egnatia Odos autópálya építése előrehaladott stádiumban van a Bulgárián–Macedónián és Albánián át vezető Via Egnatiához (a VIII. PEN korridorhoz) képest, amelynek máig csak egészen rövid szakaszai készültek el.

Nem látszik indokoltnak a Görögországban folyó méregdrága, nagysebességű vasútépítés Thesszaloniki irányában, mivel néhány éven belüli elkészültük után sem lesznek képesek nemzetközi hálózathoz csatlakozni. (Északi folytatásukban a Balkánon, a Kárpát-medencén át még évtizedekig nincs esélye a szuperpályák építésének.)

A kutatás hazai vonatkozású főbb megállapításai, hogy

- a balkáni tranzitvonalak közül a jövőben is messze legnagyobb jelentősége a hazai sugaras korridorok folytatásában levők közül az észak-adriai kikötőkbe tartó V. és Vb. számúaknak lesz (Koper és Fiume felé),
- de problematikusnak látszik az Eszéken és Szarajevón át a dél-dalmáciai Pločeba tartó Vc., melynek teljes hosszban való kiépítése Bosznia-Hercegovinában előreláthatóan akár évtizedig is várthat magára,
- az Xb. korridor magyarországi autópálya szakasza 2006 tavaszán kész, így Thesszaloniki-ig csaknem teljesen végig gyorsforgalmi úton lehet eljutni.

- Amennyiben a már épülőben levő, a kínai árudömpinget és a nyugat-európai üzleti köröket egyaránt szolgáló (az EU Traseca programja által anyagilag is támogatott) transzeurázsiai „Új Selyemút” európai kapukikötői közül a választás Konstancára esne, úgy azzal lehetőség nyílna arra, hogy a magyarországi déli nemzetközi transzverzális, az M9-es gyorsforgalmi út a transzeurázsiai vonal részévé váljon. Ez a funkció olyan forrásokat teremtené az M9 megvalósításához, melyek révén jó néhány évvel a távlati tervekben szereplő terminus előtt már rendelkezésre állna hazánk legjelentősebb, a legszélesebb kontaktzónával rendelkező, ezáltal a legnagyobb terület- és településfejlesztő hatásra képes keresztirányú korridora.

2.4.3. A harmadik régió, amelyet részletesen megkutattam, a *Baltikum*. E térség három egykori szovjet tagköztársasága közlekedési szempontból a nyugati kapu szerepét töltötte be a keleti szláv – elsősorban az orosz – gazdaság számára. Önállóságuk elnyerése óta a jól jövedelmező orosz *nyersanyag*- (kiváltképpen olaj-) *tranzit funkció* gyakorlásáért erős verseny alakult ki közöttük. Annak ellenére, hogy bilaterális egyezmények és az EU transzeurópai hálózati tervei alapján már az 1990-es évek első felétől tervezési szinten nagy hangsúlyt kapott az egymás közötti, *É–D irányú közlekedési kapcsolatokat szolgáló nemzetközi infrastruktúra tengelyek* (Via Baltica, Rail Baltica) mielőbb megvalósítása (melyek a Finnország–Közép-Európa viszonylatú közlekedést is szolgálnák), kivitelezésük még mindig csak kezdeti stádiumban tart. Oly mértékűvé vált a nemzetközi személyközlekedési kapcsolatokban a Skandinávia és Nyugat-Európa felé való fordulás, „átorientálódás” (alapvetően a légi közlekedés és a közúti/tengeri komp kombinált közlekedés igénybevételével), hogy még a három országot felfűző, az egymás közötti és az *É–D* tranzitközlekedést naponta bonyolító expressz vonatok közlekedtetése is megszűnt.

A balti országok egymásközi (bi- és trilaterális) forgalma a rendszerváltás óta harmadlagos jelentőségűvé vált. Az Oroszországgal, Belarusszal/Ukrajnával folytatott külkereskedelem is kisebb arányú, de méreteit tekintve még mindig az elsők között van, ennek megfelelő a (túlnyomóan a vasút által hordozott) teheráru forgalom volumene is.

A kutatás során sor került a balti országok európai közlekedési téren belüli helyzetének, közlekedés-földrajzi (természeti) adottságainak elemzésére és értékelésére (különös tekintettel a kikötők téli használatát, illetve költségét az északabbi partokon már erősen befolyásoló jeges időszak hosszára). Megtörtént az országok közlekedésének (infrastrukturális ellátásának, forgalmi teljesítményeinek, alágazati és területi

hálózati szerkezetének, formációjának) összehasonlító vizsgálata, amelyből kiderült, hogy *bármennyire is homogén térségnek tűnik a Baltikum, nem elhanyagolható gyakorlati jelentőségű különbségek is léteznek közöttük*, kimutathatóak a jellegzetességek, mint pl. Litvánia váltó szerepe a széles- és a lengyel normál nyomtáv között, illetve az orosz exklávéhoz, a Kalinyingrádi-körzethez való viszonya, vagy Észtország Európában egyedülállóan intenzív tengeri közlekedési személy- és részben teheráru (RoRo, konténer stb.) forgalma az etnikailag testvérország Finnországgal.

Az egyes országok közlekedési alágazatainak elemzésével kimutattam a hálózatok fejlesztésében, a szolgáltatások működtetésében, a forgalomban 1990 óta bekövetkezett változásokat, a liberalizációval, deregulációval és privatizációval megkezdett szervezeti átalakulásbeli helyzetet is.